Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XII. Warszawa dnia 15 września 1931 r. Nr. 17 (199)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU:

DLACZEGO TAK?

Już od dłuższego czasu słyszymy ustawicznie z ust miarodajnych czynników, iż Polskie Koleje Państwowe nie mają pieniedzy, że brak im funduszów obrotowych, że z trudem walczą ze spadkiem przewozów i że zmuszone są z tego powodu do czynienia coraz to nowych i coraz to dalej i głębiej sięgających oszczędności. Skutki tych oszczędności w postaci obniżki poborów i zaopatrzeń emerytalnych, tudzież w postaci redukcji spadają całym ciężarem na barki kolejarzy.

Nasuwają się coprawda niejakie wątpliwości, czy rzeczywiście jest tak źle. Spotykamy tu i owdzie publikacje, z których wynika, iż P. K. P. mają budżet zrównoważony i wpłacają do Skarbu Państwa nadwyżkę dochodów, przewidzianą w preliminarzu („Wiadomości Statystyczne"). Kiedyindziej znów b. Minister Skarbu p. I. Matuszewski udziela prasie zagranicznej wywiadu, w którym stwierdza, iż P. K. P. są przedsiębiorstwem dochodowem i prosperują jaknajlepiej. Nie chcemy się jednak zapuszczać w dociekania na ten temat, zwłaszcza, że jest to trud beznadziejny. Rozmaite kalkulacje z „zaległościami z poprzednich okresów" i inne sztuczki buchalteryjne sprawiają, że istotny stan rzeczy znany jest tylko samym kalkulantom, a dla opinji publicznej niedostępny.

Wolimy zatem wierzyć na słowo naszym informatorom z M. K., zwłaszcza, iż natężenie przewozów twierdzenie ich o trudnościach finansowych w zupełności potwierdza. Nie jest dobrze z dochodami P. K. P., a stan obecny wymaga rzeczywiście stanowczych i energicznych środków zaradczych.

Gdy jednak przypomnimy sobie jakich to środków używa dotąd Ministerstwo Komunikacji celem uzdrowienia (sanacji) gospodarki kolejowej, uderzy nas dziwna i charakterystyczna w tym względzie **jednostronność.**

We własnym interesie obserwujemy bacznie każdy krok naszej władzy naczelnej. Widzimy, że cofnięto awanse, że następnie rozpoczęto redukcję dni pracy w warsztatach, nieco później redukcję niestałego personelu. Potem przyszła kolej na obniżenie poborów i zaopatrzeń o 15% i dalsza ich redukcja w stolicy i na kresach o 20%. Wreszcie rozpętał się istny huragan redukcji personelu stałego w formie emerytowania i wydalania na mocy §§ 126 i 125 pragmatyki. Wszystko to są środki szukające oszczędności w wydatkach osobowych. Z pośród zarządzeń zmierzających do oszczędności na innej drodze zanotowaliśmy jeden tylko półśrodek, t. j. odwołanie szeregu pociągów osobowych mniejszego znaczenia.

Mogłoby się zdawać, iż P. K. P. nie mają wogóle żadnych innych wydatków poza uposażeniem swego personelu i że pozostałe elementy gospodarki tak się już wydoskonaliły, iż nic w nich zmieniać, ani nic z nich zaoszczędzić nie można. Od 3 lat walczą koleje z deficytami i trudnościami gospodarczemi, a mimo to nie tknęły, jak dotąd, głównego źródła swoich dochodów, t. j. taryf kolejowych, nie naruszyły swojej polityki inwestycyjnej, nie zrewidowały dotychczasowych metod udzielania zamówień.

Niejednokrotnie mieliśmy sposobność wskazywać na tem miejscu jak dotkliwe ciężary ponoszą P. K. P. na rzecz t. zw. polityki gospodarczej. Powszechnie znanym jest fakt, iż wożą one liczne towary za deficytową opłatą. Utarło się mniemanie, że jest to bezwzględna konieczność, że inaczej producent polski nie będzie mógł eksportować, że ustanie wywóz i co za tem idzie nastąpi załamanie się bilansu handlowego. Mniemanie to dotąd nie zostało należycie udowodnione. Wziąwszy dla przykładu węgiel i ustaliwszy bez obawy popełnienia poważniejszej pomyłki koszt jego wydobycia na 14—17 zł. za tonnę — jeżeli będziemy pamiętali, że węgiel ten sprzedawany jest w kraju po zł. 60 — a nawet i drożej — musimy powziąć wątpliwość, czy rzeczywiście uhandlowienie taryfy węglowej musi zahamować wywóz, czy też tylko obniżyłoby i to nieznacznie zyski baronów węglowych? To samo mniej więcej powiedzieć można o rozmaitych innych towarach, o różnych refakcjach i t. d., przyczem wybaczą nam czytelnicy, iż ze względu na przeznaczenie niniejszego artykułu w szczegółowe wywody wdawać się nie będziemy.

A rozmach inwestycyjny? Czy w czasach trudności i niedoborów usprawiedliwia cośkolwiek prowadzoną przez M. K. politykę pokrywania inwestycyj z bieżących dochodów eksploatacyjnych? Wszak taka polityka uznana została za niezdrową i

nieracjonalną nawet w czasach normalnych! Cóż dopiero mówić o rozmiarach tych inwestycyj, które mają tendencję do utrzymywania się na wysokości około 200 miljonów rocznie, a nie wolno zapominać, że poważna część wydatków zaliczonych do budżetu zwyczajnego również ma charakter inwestycyjny. W dobie kryzysu, w chwili, gdy personel kolejowy ugina się pod ciężarem narzuconych mu obniżek, a stare parowozy stoją bezczynnie w remizach, koleje zamawiają sobie najspokojniej w świecie 100 nowych parowozów!

Jeszcze ciekawszą byłaby dziedzina cen płaconych wytwórniom i dostawcom za dostarczony towar i wykonaną pracę, gdyby wogóle dziedzina ta była w jakikolwiek sposób dla krytyki publicznej dostępna. Utrzymuje się przekonanie, że koleje przepłacają i to grubo swo ch dostawców, że mogłyby właśnie tutaj bez szkody dla życia gospodarczego i bez redukowania zamówień znaleźć poważne i wydajne źródło oszczędności. Nie wiemy czy tak jest istotnie, ale wszystko przemawia za prawdziwością tego przypuszczenia.

W organicznym związku z kwestją dostaw i inwestycyj znajduje się zagadnienie polityki zasobowej. Udowodniono w r. 1929, iż w magazynach zasobów uwięziły koleje około 200 miljonów złotych. Nic nie wskazuje na to, aby ten stan rzeczy uległ poprawie. Zasoby leżą, niszczeją i tracą na wartości, funduszów obrotowych brak a koleje wciąż zamawiają nowy materjał i otrzymują wciąż nowe dostawy.

Mógłby ktoś powiedzieć, że okres kryzysu nie nadaje się do cofania zamówień i do redukowania inwestycyj, bo to wzmaga bezrobocie i pogłębia przesilenie. Dopóki koleje nie redukowały własnego personelu i nie obcinały mu poborów, argument ten miał pewne uzasadnienie. Ale w chwili obecnej? Cóż za różnica z ogólnego punktu widzenia czy bezrobotnym będzie kolejarz czy górnik lub hutnik? A przecież trudno zaprzeczyć, iż obniżenie poborów kolejarzy pogłębia kryzys bardzo znacznie i bardzo wydatnie.

Wreszcie niezrozumiałą jest dziwna filantropja M. K. w tych, ponoś tak ciężkich, czasach. Istnieje rozporządzenie p. Prezydenta Rzplitej z dnia 24.IX.1926, a w niem przepis, iż „wszelkie świadczenia P. K. P. czynione w interesie Państwa na rzecz jego poszczególnych organów lub innych przedsiębiorstw państwowych winny być odpowiednio opłacane, a wszelkie ulgi w taryfach i opłatach przewozowych mogą być przyznawane tylko w granicach opłacalności przedsiębiorstwa".

Jeżeli można było zastosować to rozporządzenie celem narzucenia kolejarzom pragmatyki, to dlaczego nie można sięgnąć doń po to, aby zrównoważyć budżet P. K. P. bez uciekania się do krzywdzenia i do spychania na dno nędzy własnego personelu? Tymczasem w dobie najcięższych trudności M. K. nie tylko nie umiało upomnieć się o swoje należności bieżące i zaległe, lecz przyznało dalsze ulgi nie spotykane nigdzie poza naszym krajem osobom wojskowym. Jeżdżą za 20% taryfy, wożą za ulgową taryfą swoje rodziny, za kilka złotych korzystają z I-szej klasy i t. d. Gdzież ta granica opłacalności, gdzie należyta zapłata za świadczenia, gdzie stosowne wynagrodzenie za pracę kolejarza? Nie sztuka z krokodylą łezką w oku biadać nad dolą kolejarza i gnębić go przytem, nieuchronnemi rzekomo obniżkami zarobków lub wyrzucać go bez ceremonji na bruk. Sztuka rządzić i gospodarować sprawiedliwie.

Tej właśnie sprawiedliwości społecznej brak polityce gospodarczej Polskich Kolei Państwowych. Wyziera z poza niej klasowa, kapitalistyczna polityka rządu. Nie szuka się środków zaradczych w racjonalizacji taryf, w zahamowaniu szału inwestycyjnego, w rewizji warunków dostaw nie dlatego, aby nie wzmagać bezrobocia i nie pogłębiać kryzysu, lecz dlatego, aby nie dotknąć sfer gospodarczych, i nie naruszyć ich zysków. Na wszystko można sobie natomiast pozwalać wobec kolejarzy, którzy spętani błędną orjentacją, opanowani przez naganiaczy i pachołków wrogiego sobie obozu nie mają siły przeciwstawić się takim praktykom i muszą je znosić w milczeniu.

POGŁOSKI O NOWYCH PRZEPISACH UPOSAŻENIOWYCH

Od dłuższego już czasu obiegają wśród kolejarzy pogłoski o przygotowywanym podobno w M. K. nowym projekcie przepisów uposażeniowych dla kolejarzy.

Wiadomo powszechnie, iż kompetencja wydania takich przepisów przysługuje na zasadzie postanowień rozp. Prez. z dn. 24.IX.1926 Radzie Ministrów, która może sprawę rozstrzygnąć z pominięciem normalnej drogi ustawodawczej (przez Sejm i Senat).

Oficjalnie o treści projektowanych przepisów ani nam, ani żadnemu innemu związkowi nic nie wiadomo. P. Minister Komunikacji zainterpelowany niedawno przez delegację jednego ze związków oświadczył, że zasady projektu znajdują się jeszcze w opracowaniu i nie są sprecyzowane, tak że nie może udzielić co do nich żadnych bliższych informacyj.

Mimo to niektóre organy związków zawodowych zamieszczają na temat przygotowywanych przepisów obszerne wywody i rozważania, komentując oczywiście tylko obiegające a niesprawdzone pogłoski. Tak np. uchodzi za rzecz pewną, iż mają być zniesione dodatki rodzinne i mieszkaniowe, a wzamian za to ma być wprowadzony dodatek „eksploatacyjny", zależny od zajmowanego przez pracownika stanowiska, tudzież od rezultatów finansowych gospodarki kolejowej (?!). Na uwagę zasługują głosy prasy (widocznie poinformowanej), omawiające pod rozmaitymi pozorami sprawę zaszeregowania stanowisk. Wynika stąd, iż i ta sprawa o podstawowym znaczeniu budzi na podstawie obiegających pogłosek poważne wątpliwości.

Wreszcie zasługuje na uwagę oświadczenie p. Ministra, według którego z tytułu wprowadzenia nowych norm uposażeniowych, dotychczasowe pobory kolejarzy nie będą obniżone. Zachodzi niepokojące pytanie: co należy rozumieć pod terminem: „dotychczasowe pobory". Czyżby obecne uposażenie, obniżone (jak chcemy wierzyć przejściowo) o 15 wzgl. 35% i czy wobec tego M. K. nosi się z zamiarem stabilizowania obecnej dotkliwej nędzy polskiego kolejarza?

Mimo wszelkie gorzkie doświadczenia przeszłości trudno nam uwierzyć aby omówione pogłoski miały być prawdziwemi.

Dodatki „eksploatacyjne" zależne od rezultatów gospodarki P. K. P., na którą kolejarze w olbrzymiej większości żadnego wpływu nie mają, to zbyt już daleko posunięta nonszalancja w stosunku do pracowników. Skasowanie dodatków rodzinnych jest antyspołecznym i nawskroś reakcyjnym, a w stosunku do pracowników na niższych stanowiskach wręcz nieludzkim pomysłem. Próba ustalenia uposażeń na obecnym poziomie wydaje się nam poprostu zamachem na normalny tok pracy na kolejach. Słowem: nie chcemy dawać wiary pogłoskom, gdyż myśl nasza ze zgrozą cofa się przed konsekwencjami, które groziłyby kolejarzom, gdyby w pogłoskach tych było coś-niecoś prawdy.

Jednakże nie możemy zaprzeczyć, że niebezpieczeństwo istnieje i może nas zaskoczyć niespodzianie. Niepokojącą jest zwłaszcza tajemnica, którą M. K. prace swoje otacza. Widocznie znowu istnieje zamiar wprowadzenia nowych norm bez uzgodnienia ich treści z reprezentacją pracowników, a nawet bez wysłuchania ich opinji. Zdając sobie sprawę z tego wszystkiego, zmuszeni jesteśmy równocześnie oświadczyć z całą szczerością, że w obecnych stosunkach nic na to poradzić nie możemy. Wałkowanie niesprawdzonych pogłosek uważamy za bezcelowe i zbędne. Pozostaje nam zatem wyczekiwać dalszego rozwoju wydarzeń, nie tając głębokiej troski o przyszłość najbliższą.

„WSPÓŁPRACA"

Zwolennicy t. zw. „współpracy z rządem" i propagatorzy tego hasła wśród pracowników kolejowych mają do zanotowania jeszcze jeden poważny „sukces".

Oto w tych dniach otrzymały Zarządy Związków Zaw. Prac. Kol. z Ministerstwa Komunikacji pismo następującej treści:

„Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że na mocy zarządzenia Pana Ministra Komunikacji delegaci Związków Pracowników Kolejowych jawiący się w Ministerstwie Komunikacji w celu interwencji względnie otrzymania wyjaśnień będą przyjmowani wyłącznie przez Naczelników Wydziałów, ewentualnie Dyrektorów Departamentów we wtorki i piątki każdego tygodnia między godz. 12 a godz. 14. Zwracanie się delegatów wprost do poszczególnych referentów jest niedozwolone.

Związek zechce się zastosować do powyższych wskazówek".

„Powyższe wskazówki" są zupełnie jasne zarówno w swej treści, jak też i w intencjach. Stanowią one dalsze ograniczenie kompetencji Związków Zawodowych i utrudnienie ich pracy. Co więcej: przytoczone powyżej zarządzenie stawia delegatów Związku w położeniu znacznie gorszem, niż każdego zwykłego, prywatnego interesenta. Interesent prywatny może rozmawiać również w zasadzie tylko z Naczelnikami Wydziałów lub Dyrektorami Departamentów, lecz czynić to może bez trudności codziennie. Natomiast delegaci związków mają prawo wstępu do M. K. tylko we wtorki i w piątki.

Wypada podkreślić wyraźnie o co nam chodzi: Bynajmniej nie o prawo włóczenia się po biurach ministerjalnych i przeszkadzania referentom w pracy. Metody takiej nie uprawialiśmy dotąd i nie mieliśmy zamiaru uprawiać jej w przyszłości. Kto jednak zna z doświadczenia praktycznego tok pracy i sposób załatwiania spraw w M. K., ten zrozumie, iż ograniczenie posłuchań do 2 dni w tygodniu i uniemożliwienie delegatom bezpośredniego kontaktu z referentami stawia pod znakiem zapytania całą akcję interwencyjną związków, prowadzoną przez nie nietylko ku pożytkowi członków, lecz także i ku pożytkowi P. K. P.

Większość t. zw. interwencyj polega na usiłowaniu przyśpieszenia załatwienia sprawy, co koniecznem jest ze względu na rekordowo powolne tempo pracy w biurach ministerjalnych. Od rozstrzygnięcia sprawy w M. K. zależy często los pracownika, emeryta, wdowy czy sierot, czasem chodzi o chleb, a należne a niewypłacone świadczenia i t. d. Na takie sprawy „Amtsschimmel", jest nieczuły, trzeba go zatem aż nadto często pobudzać do życia i pośpiechu. Prawo interwencji u Naczelnika Wydziału złemu nie zaradzi, nie jest on bowiem w stanie przypilnować wszystkich swoich referentów i nie ma możności pamiętać o każdej sprawie, stanowiącej dlań jedynie nic mu nie mówiący „kawałek" urzędowy.

Jeszcze bardziej potrzebny i pożyteczny jest kontakt z referentami w sprawach wnoszonych do M. K. przez Związek, a mających znaczenie ogólne i zasadnicze. Delegat Związku ma możność uzupełnić wywody pisemne ustnemi argumentami i ustalić w dyskusji z referentem punkty sporne lub wątpliwe. Niejednokrotnie korzystaliśmy z tego, przysługującego nam poprzednio, prawa celem uzupełnienia naszych wniosków, przedstawienia dodatkowych danych, zestawień i t. d. Często mieliśmy sposobność przekonać referenta o słuszności naszych zapatrywań, ustalić właściwą interpretację tego lub innego przepisu, co wychodziło na dobre nie tylko członkom naszym, ale i całemu aparatowi administracji kolejowej. Najbardziej wyczerpujące wywody pisemne żywego słowa nie zastąpią, a uniemożliwienie związkom tego rodzaju działalności wyjdzie interesowi P. K. P. z pewnością na szkodę.

Jakkolwiek by jednak było — stoimy przed nowym faktem dokonanym o doniosłości większej niż by się to napozór zdawać mogło. Nasz kontakt z najwyższą władzą administracyjną resortu, w którym pracujemy, dotąd żywy, osobisty i codzienny, został zerwany i przeniesiony na grunt oficjalnych audjencyj u Naczelników Wydziałów i Dyrektorów Departamentów. Wystąpienia nasze będą z musu odbywały się w atmosferze dusznej i w nastroju sztywno - urzędowym. „Władza" odgrodziła się w ten sposób skutecznie od pracowników wzgl. od ich reprezentantów. Będzie urzędowała odtąd ze swoich wyżyn oderwanych od życia, nie mając możności wysłuchać głosów, idących z dołu, stamtąd gdzie kwitnie nie szara teorja, lecz wiecznie zielone drzewo życia. Stanie się to niewątpliwie powodem licznych rozdrażnień, pretensyj, niesłusznych rozstrzygnięć i t. d. W tej atmosferze narastać będzie szybko kapitał niezadowolenia i rozgoryczenia, nagromadzony zresztą ostatnio w tak pokaźnej ilości. Gdy nie wolno nam będzie przemawiać do administracji żywem słowem, gdy będziemy zmuszeni uciekać się stale do „wystąpień oficjalnych", może kolejarzom wreszcie zbraknąć cierpliwości. Wówczas rozstrzygać będą wprost i bezpośrednio masy, które się kierownictwu związkowemu, skrępowanemu niecelowemi ograniczeniami, prędzej czy później z rąk wymkną.

Należy wreszcie dodać i podkreślić dobitnie, że omawiane zarządzenie zrozumiane zostało i zrozumiane być musi jako jedno z ogniw systemu, który postawił sobie za zadanie odsunięcie społeczeństwa od wszelkiego, choćby nawet tak niewinnego, wpływu na tok i treść rozstrzygnięć „władzy". Biurokracja oparta o ideę „silnej władzy" coraz to bardziej separuje się od obywateli, zamyka się w ciasnem kole własnych pomysłów i własnych, oderwanych od życia, kombinacyj. Twórcom i autorom tej idei zdaje się, że w ten sposób umacniają aparat rządowy. Trudno o większą pomyłkę. System taki może być tylko i jedynie zarzewiem konfliktów. Zamyka się lekkomyślnie wszelkie wentyle bezpieczeństwa. Rezultatem może być wybuch o skutkach nieobliczalnych.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ

K. S. S. K. W PIERWSZEM PÓŁROCZU 1931 R.

K. S. S. K. przechodziła okres pierwszego półrocza b. r. dość odpornie.

Ilość członków w omawianym okresie powiększyła się o 46 osób. W końcu czerwca K. S. S. K. liczyła 15.753 członków.

Obrót za pierwsze półrocze wynosił 1.700.000 zł., co wskazuje na pewne ogólne obniżenie się targów sklepowych. Niektóre jednak poważniejsze Obwody Spółdzielni wykazały zwyżkę obrotów.

	1 półr. 1930	1 półr. 1931
Lublin	140.909.—	150.700.—
Radom	190.500.—	195.700.—
Skarżysko	140.000.—	152.000.—
Łuniniec	130.415.—	143.200.—
Czeremcha	55.145.—	57.165.—

Natomiast szereg innych sklepów wykazał zniżkę. Naogół stwierdzić należy, iż mimo kryzysu i spadku stopy życiowej — ruchliwe Obwody łącznie z wysiłkiem lojalnych członków mogą nawet powiększać obroty handlowe.

Akcję antykredytową Spółdzielnia prowadziła nadal konsekwentnie. Kredyty w pierwszem półroczu r. b. zmniejszyły się o 16.000 zł., dochodząc do kwoty 233.000 zł. Jak widzimy Spółdzielnia jeszcze ma dużo pracy w tym względzie.

Dwie piekarnie w Skarżysku i Siedlcach wypiekły 241.451 kg. chleba. Obrót 2 masarń (Skarżysko i Lublin) wynosił 50.027.88 zł.

Przez wprowadzenie szeregu zarządzeń oraz dzięki możności kupowania szeregu towarów za gotówkę — podniósł się dochód, pochodzący z obrotów handlowych.

Ogólnie Spółdzielnia pierwsze półrocze r. b. — mimo dość silnego kryzysu gospodarczego — zamknę-

ła gospodarkę parotysięczną nadwyżką, co w porównaniu z 1930 r. znamionuje poprawę w sensie gospodarczym.

JAKIEMI SZTUCZKAMI KONKURUJE SIĘ ZE SPÓŁDZIELNIAMI?

W jednem z większych miast naszych na miejscowym rynku pokazały się towary po takiej cenie, która zaprzeczała wszelkim możliwościom normalnej kalkulacji kupieckiej. Okazało się, że pochodzą one z dużej miejscowej hurtowni. Lokalna spółdzielnia spożywców, posiadając ten sam towar ze swojej własnej hurtowni, nie mogła go sprzedawać po takiej cenie, jak sklepy prywatne, zaopatrujące się w owej hurtowni.

Z tego względu spółdzielnia miała wiele przykrości ze strony kupujących członków, którzy chcieli mieć towar jeżeli nie tańszy, to przynajmniej po jednakowej cenie ze sklepami prywatnemi.

Trwało tak parę miesięcy. Obroty spółdzielni nięco spadły. Wreszcie sytuacja się wyjaśniła. Hurtownia, o której mowa, ogłosiła bankructwo. Pozostały olbrzymie długi. Z wierzycielami swymi właściciel hurtowni ułożył się na 40%.

I oto tajemnica niskich cen została wyjaśniona. Można było sprzedawać poniżej własnych kosztów, przewidując, że za brany towar nie zapłaci się pełnej wartości — a tylko jej połowę.

Takiemi oto sztuczkami pobija się niekiedy i spółdzielnie.

NOWA SZKOŁA ZAWODOWA W WARSZAWIE.

Życie gospodarcze wymaga coraz większej specjalizacji szkolnictwa zawodowego. W naszym kraju możliwości rozwoju gospodarczego są duże, ale przygotowanie zawodowe stoi na bardzo niskim poziomie.

Czynniki gospodarcze, społeczne i szkolne ostatnio wystąpiły z popularyzacją szkolnictwa zawodowego, wiosną tego roku organizując tydzień propagandy szkoły zawodowej.

Powstaje w Warszawie — Średnia Szkoła Spółdzielcza.

Dotychczasowy poważny dorobek organizacyjny i gospodarczy oraz dalszy swój rozwój organizacje spółdzielcze pragną oprzeć na mocnych podstawach — na należycie przygotowanych pod względem gospodarczym i fachowym pracownikach. Jest to jednocześnie ważny moment z punktu widzenia interesów osobistych młodzieży i jej rodziców, albowiem absolwenci tej szkoły w tych warunkach mają łatwość znalezienia pracy przedewszystkiem w organizacjach spółdzielczych.

Wszelkich informacyj co do warunków przyjęcia do Szkoły w bieżącym roku szkolnym udziela kancelarja szkolna przy ul. Pankiewicza Nr. 3 (dawniej Składowa), róg Alei Jerozolimskich, tel. 207-35, w godzinach 8 — 15.

SPRAWY SŁUŻBOWE

O SPOSÓB STOSOWANIA PAR. 126 PRAGMATYKI

Kiedy po wydaniu nowej pragmatyki związki zawodowe Prac. Kolejowych zjawiły się na audjencji u p. Ministra Komunikacji, aby zaprotestować przeciwko jej treści — p. Minister uznał za stosowne przekonywać je, a za ich pośrednictwem ogół pracowników kolejowych, że pragmatyka nie jest tak straszna, jak na pierwszy rzut oka wygląda.

Najwięcej wątpliwości budziły osławione § 125 i 126. Przeciwko tym paragrafom zwracał się zatem protest najostrzejszy. Pan Minister na audjencji dn. 20.XI.1929 usiłował uspokoić delegację naszego związku: Uważa istnienie §§ 125 i 126 za konieczne, ale spokojny jest zupełnie o sposób ich stosowania. Ma zaufanie do organów administracji kolejowej i przekonany jest, że wspomniane przepisy nie będą używane w sposób krzywdzący. W szczególności § 126 nie jest przeznaczony dla pracowników służby wykonawczej, lecz do osób na stanowiskach kierowniczych. Przecież zdarzają się wypadki, gdy pracownikowi właściwie nic zarzucić nie można, a jednak zachodzi konieczność usunięcia go z zajmowanego stanowiska i ze służby kolejowej. Na te to właśnie, wyjątkowe potrzeby przeznaczony jest § 126.

Przez jakiś czas praktyka administracyjna zgodna była istotnie z intencjami p. Ministra. Zdarzały się wprawdzie tu i ówdzie sporadyczne wypadki przeniesienia w stan spoczynku z § 126, ale były to wypadki wyjątkowe i najczęściej okolicznościami sprawy uzasadnione.

Rychło jednakże zerwano z początkową wstrzemięźliwością. Upoważnienia, zawarte w omawianych paragrafach zbyt były nęcące dla administracji, zbyt szerokie pole dawały do ujawnienia „silnej ręki", aby długo miały pozostać jedynie bronią rezerwową, przeznaczoną dla spraw i wypadków naprawdę wyjątkowych. Już przed rokiem zanotowaliśmy kilka wypadków nieusprawiedliwionego stosowania omawianych przepisów. Z biegiem czasu wypadki takie poczęły się mnożyć aż wreszcie ostatnio, zwłaszcza w ubiegłym miesiącu, nabrały charakteru masowego. Zanotowaliśmy kilkanaście wypadków zastosowania postanowień § 126 wobec maszynistów i pomocników masz., a więc wobec osób na stanowiskach w służbie wykonawczej, wobec których § 126, według intencji p. Ministra, wogóle nie powinien był mieć zastosowania.

Wszczęliśmy z tego powodu stosowną akcję w Ministerstwie Komunikacji i dążymy usilnie do uzdrowienia stosunków w tej dziedzinie. Niejako na marginesie tej akcji zamieszczamy poniżej następujące uwagi, które się nam na temat sposobu i powodów stosowania omawianych paragrafów nasuwają:

Stosowanie § 126 należy formalnie do kompetencji p. Ministra Komunikacji. Zdawałoby się, że powód takiego uregulowania sprawy leży w doniosłości zagadnienia i że oddanie decyzji w ręce Naczelnej Władzy P. K: P., jako instancji pierwszej i ostatniej, powinno dawać gwarancję poprawnego wydawania tej decyzji zarówno pod względem formalnym, jak też i merytorycznym. Tymczasem, zdaniem naszem tak nie jest.

§ 126 jest uzupełnieniem § 125. Ten ostatni zezwala władzy przełożonej (Dyrekcji O. K. P.), rozwiązać stosunek służbowy z pracownikiem kolejowym, o ile nie może się on wykazać 10-cioletnią (etatowy i kandydat) wzgl. 15-to letnią (nieetatowy) służbę w Państwie Polskiem, zaliczalną według § 12 pragmatyki. Władza może to uczynić bez podania powodów jedynie z zachowaniem 3-miesięcznego terminu wypowiedzenia.

Według prawideł logiki wynika stąd, że z pracownikiem, który może wykazać się służbą dłuższą, niż 10-cio, wzgl. 15-to letnią, stosunek służbowy bez podania powodów rozwiązanym być nie może. To też prawidłowo i należycie postanawia § 126, iż z takim pracownikiem można rozwiązać stosunek służbowy tylko drogą pośrednią przez uprzednie przeniesienie go w stan nieczynny, a przeniesienie takie może nastąpić jedynie w 2 wypadkach: 1) w razie reorganizacji kolejnictwa i 2) w przypadkach, gdy zajdą okoliczności nie pozwalające na dalsze zatrudnianie pracownika ze względu na dobro służby.

Wynika stąd, zdaniem naszem, iż p. Minister nie może przenosić pracowników w stan nieczynny bez podania powodów, lecz, że będąc w swobodnem swem uznaniu skrępowany treścią ograniczeń zawartych w § 126 musi podać który z powodów wymienionych w tym paragrafie i **dlaczego** jest tytułem do zastosowania jego postanowień. Inaczej mówiąc, zdaniem naszem, p. Minister winien decyzję swoją umotywować a motywy te winny być pracownikowi zakomunikowane. Obstajemy przy naszem zapatrywaniu, mimo wszelkie analogje z podobnymi przepisami ustawy o państwowej służbie cywilnej na podstawie których orzecznictwo N. T. A. wypowiedziało się za swobodnem uznaniem władzy. § 126 zezwala na przeniesienie w stan nieczynny, jeśli zajdą okoliczności" t. zn. jeśli okoliczności te zostaną stwierdzone objektywnie

nie zaś wówczas, gdy władzom zdaje się, że okoliczności takie zachodzą.

Z tem zapatrywaniem zgłosiliśmy się u p. Ministra przed rokiem, ale nie znaleźliśmy, niestety, posłuchu. § 126 nadal jest stosowany bez podania powodów. Poprostu Dyrekcja zawiadamia pracownika, iż „p. Minister postanowił go przenieść w stan nieczynny" i basta.

Gdzież jest zatem różnica pomiędzy § 125 i 126, czem różni się w swoich uprawnieniach pracownik mający już 10, wzgl. 15 lat służby od pracownika, który takiego okresu służby jeszcze nie posiada? A, co najważniejsze, gdzie jest jakakolwiek gwarancja stałości stosunku służbowego? Ostatnia zapora postawiona na drodze zupełnej samowoli władzy w dziedzinie najważniejszej, bo w dziedzinie utrzymania stosunku służbowego została wyłamana. Jeśliby władza utrzymała się ze swoimi zapatrywaniami na sposób stosowania § 126, wówczas kolejarze byliby wydani w zupełności na łup samowoli administracyjnej. A ponadto po wysłużeniu lat 10-ciu, wzgl. 15-tu, pracownik kolejowy zamiast zyskać jakieś prawa, znalazłby się w położeniu gorszem znacznie, aniżeli poprzednio. § 125 stosują Dyrekcje. Od ich decyzji służy prawo odwołania do M. K. Otwiera się tutaj możność obrony, przytoczenia argumentów na korzyść niesłusznie zwolnionego i teoretycznie nie jest wykluczona możliwość uwzględnienia podobnego rekursu. § 126 stosuje p. Minister, a więc instancja i pierwsza i ostatnia. Odwołanie w drodze administracyjnej jest niemożliwe, a skarga do N. T. A., mająca zresztą charakter kasacyjny, jest wykluczona wyraźnie w sprawach pozostawionych władzy administracyjnej do swobodnego uznania. Nie ma tu zatem sposobności do obrony, nie ma środków zaradczych — jeśli, oczywiście, pominiemy możność prośby i przedstawień, które za właściwy środek prawny uznane być nie mogą.

Sprawa jest zbyt poważna, aby poprzestać na proteście, czy na artykule. Dlatego też radzimy każdemu członkowi, który w podobny sposób został z § 126 zwolniony, aby skarżył decyzję do N. T. A. i sądzimy, że sprawy takie mają pewne szanse wygrania. Nie chcemy przesądzać rozstrzygnięcia N. T. A., ani też przepowiadać naprzód wyniku skarg. Być może zresztą, że się mylimy. Podkreślamy jednak z naciskiem, iż gra idzie o podstawowe prawo pracownika, t. j. o istnienie lub nieistnienie gwarancji stałości stosunku służbowego.

Jest rzeczą oczywistą i zrozumiałą, iż taki sposób pojmowania treści § 126, jaki przyswoiło sobie M. K. umożliwia wyzyskiwanie jego postanowień w akcji redukcyjnej. Stosuje się ten paragraf na prawo i na lewo i z bylejakich (oczywiście ukrytych i nieujawnionych) powodów.

Najczęstszym z nich jest niedostateczna kwalifikacja. W podobnych wypadkach mamy do czynienia z jaskrawem obchodzeniem, jeśli nie formalnego przepisu, to w każdym razie ducha i sensu pragmatyki. Niedostateczna kwalifikacja stanowi powód rozwiązania stosunku służbowego według § 123 ust. 2 pkt. 3, ale musi to być dwukrotna, conajmniej w odstępie jednego roku bezpośrednio po sobie następująca niedostateczna kwalifikacja. Dlaczego? Bo sądy ludzkie, sądów wysokich komisyj kwalifikacyjnych kolejowych nie wyłączając, są omylne, bo ocena może być stronnicza, bo powód ujemnej kwalifikacji może leżeć w przypadkowem lub chwilowem zaniedbaniu i t. p. Trzeba się zatem przekonać, że pracownik jest istotnie nieudolny lub niepoprawny, a tego jednorazowa, niedostateczna kwalifikacja bynajmniej nie dowodzi. Z tych słusznych założeń wychodząc, polecają przepisy o kwalifikowaniu pracowników P. K. P. (Dz. M. K. Nr. 9 z r. 1930 poz. 61), że pracownika, który otrzymał kwalifikację niedostateczną należy przenieść do innego miejsca służbowego tak, aby przy następnej kwalifikacji skład komisji kwal. uległ całkowitej zmianie. Przepisy są ztem nieufne w stosunku do kwalifikujących. Żądają sprawdzenia oceny, chcą uniknąć pomyłek i szykan, chcą pracownika zabezpieczyć przed stronniczością. Dopiero powtórna, niedostateczna kwalifikacja, wydana bezpośrednio po pierwszej przez inne osoby — może stanowić powód do rozwiązania stosunku służbowego.

Taki jest duch i taka intencja pragmatyki. Tymczasem praktyka administracyjna tego ducha depce a temi intencjami pomiata. Kropi poprostu § 126 bez podania powodów każdemu, kto ma niedostateczną kwalifikację, nie wyczekując nawet na rezultat odwołania, które pracownik od oceny kwalifikacyjnej wnosi. Poco odwołanie i po co się z tem bawić, kiedy tak łatwo można pozbyć się pracownika na zawsze?

Znamy poza tem wypadek, gdy § 126 użyty został jako sposób poprawiania orzeczeń Komisyj Dyscyplinarnych. Pracownik został oskarżony i osądzony. Obie instancje dyscyplinarne uznały za stosowne nałożyć karę degradacji, aczkolwiek mogły przecież zastosować także i zwolnienie ze służby (§ 66 pkt. 4 pragmatyki). Widocznie jednak nie uznały tak surowej kary za usprawiedliwioną. Ale od czego § 126? Zanim osądzony zdążył przenieść się do innej miejscowości na stanowisko o jeden stopień niższe, już p. Minister przeniósł go w stan nieczynny z § 126, co w istocie rzeczy, z wyjątkiem 6-cio miesięcznej zwłoki, niczem się nie różni od kary zwolnienia, której Komisje Dyscypl. zastosować nie chciały. Po cóż w takim razie istnieją Komisje Dysc., w tych warunkach tylko kosztowny i zbyteczny balast na P. K. P.? 2 najniższe kary dyscyplinarne mają i tak prawo wymierzać Dyrekcje. Czwarta z kolei co do srogości kara, istnienia Komisyj Dysc. nie wymaga, bo stosuje ją bądź Dyrekcja z § 125, bądź p. Minister z § 126. Po co się zatem bawić w jakieś ceremonje i utrzymywać kolejarzy w błędnem mniemaniu jakoby los ich zależał od bezstronnego czynnika, orzekającego o winie i karze?

Wreszcie znamy także i takie wypadki, gdy ani ofiara ani jej otoczenie nie ma wogóle pojęcia za co i dlaczego zastosowano wobec niej § 126. Kwalifikacja dobra, opinja nienaganna, „błagonadjożność" nie kwestjonowana — a jednak przeniesienie w stan nieczynny nadeszło. Wchodzą tutaj w grę oczywiście względy postronne i uboczne a nieujawnione. Czasem jest to rezultat donosu czy denuncjacji, czasem niechęć wpływowej osoby, częściej jeszcze skutek korzystania z zagwarantowanej konstytucją swobody przekonań obywatelskich. Otwiera się pod nogami kolejarza bezmierna i nieogarniona przepaść — nie wie ani dnia, ani godziny, ani... powodu. Jakiemiś tajnemi drogami kroczy ku niemu widmo redukcji nagłej, niespodzianej i nieodpartej. Wychodzi ten cios z ręki p. Ministra, który oczywiście polega na podwładnych sobie urzędach, ma do nich zaufanie, wierzy w prawdziwość tego, co mu do wierzenia podano. Wszak nie ma możności sprawdzić wszystkiego osobiście! Ale gdzież jest podstawa sprawiedliwości, odwieczny jej wymóg i warunek? Adiatur et altera pars — niechaj i druga strona będzie wysłuchana — mówili już starożytni Rzymianie. Niechaj będzie wysłuchana, niechaj się zmieni praktyka M. K. w myśl tego kardynalnego wymogu sprawiedliwości, a wówczas mniej będzie krzywdy, mniej pomyłek i mniej sposobności do pokrywania wysoką osobą p. Ministra osobistej zemsty, czy niechęci oraz do załatwiania z poza Jego pleców porachunków partyjnych i politycznych. Duszna atmosfera choć trochę się oczyści.

Oby tylko słowa nasze znalazły posłuch w właściwem miejscu!

Z ORZECZNICTWA N. T. A.

Służba w charakterze ślusarza-kandydata w p. polskiem zakończona odnośnemi egzaminami i bezpośredniem przejściem na stanowisko etatowe jest zaliczalna do wysługi emerytalnej, według zasad ustawy emer. z dn. 11.XII.1923.

Ostatnio wydał N. T. A. wyrok mający doniosłe znaczenie dla interpretacji przepisów emerytalnych.

Członek naszego Związku, kol. **Kubisz Aleksander,** etatowy pomocnik maszynisty II kl. par. Warszawa - Gdańska, przeniesiony został w stan spoczynku z dniem 1.IV.1927 na podstawie art. 29 pkt. b. dawnej ustawy emerytalnej (z dn. 11 grudnia 1923) z powodu trwałej niezdolności do pełnienia obowiązków służbowych (kol. Kubisz stracił nogę, jednakże bez ustalonego związku z nieszczęśliwym wypadkiem). Kol. Kubisz wstąpił na służbę P. K. P. dn. 20.IV.1920 r. i pracował jako nieetatowy ślusarz - kandydat do dn. 1.VI.1923, w którym to dniu uzyskał mianowanie na stanowisko etatowe. Zatem w chwili rozwiązania stosunku służbowego miał wymieniony tylko 3 lat i 10 miesięcy służby etatowej, zaś ogółem, łącznie ze służbą nieetatową, 6 lat, 11 miesięcy i 10 dni.

Kol. Kubisz zabiegał za pośrednictwem referatu prawnego Centrali o przyznanie sobie zaopatrzenia emerytalnego. Prowadząc tę sprawę, wychodziliśmy z założenia, że służba kolejowa w charakterze nieetatowego ślusarza - kandydata jeżeli zakończona została bezpośredniem przejściem na stanowisko etatowe, uznana być winna za „służbę w charakterze praktykanta" z art. 37 pkt. 6 ustawy emerytalnej z r. 1923 i jako taka podlega zaliczeniu do wysługi emerytalnej.

Dyrekcja O. K. P. w Warszawie nie podzielała tego zapatrywania, uważając, że do wysługi emer. zaliczona być może tylko służba etatowa. Ministerstwo Kom., do którego się kol. Kubisz przy pomocy referatu prawnego Centrali Z. Z. M. odwołał, podzieliło zapatrywanie Dyrekcji i zatwierdziło jej odmowną decyzję. Kubisz korzystając z pomocy prawnej Związku, wniósł skargę do N. T. A., którą Trybunał uwzględnił, kasując decyzję M. K. z powodów formalnych. Nastąpiło ponowne postępowanie administracyjne, tym razem już wolne od braków formalnych, w którem obie instancje znowu odmówiły kol. Kubiszowi zaopatrzenia emerytalnego, upierając się przy swoim poglądzie, iż nieetatowa służba kolejowa nie może być uznana za równoznaczną ze „służbą w charakterze pracownika prowizorycznego wzgl. praktykanta", że nie podlega ona zaliczeniu do wysługi emer. i że, wobec tego, kol. Kubisz jako mogący wykazać się w chwili przeniesienia w stan spoczynku zaledwie 3 latami i 10 miesiącami służby etatowej zaliczalnej do wysługi emer., nie posiada 5-cio letniego minimum tejże wysługi i praw emerytalnych nie nabył.

Kol. Kubisz wniósł przeciwko temu zarządzeniu ponowną skargę do N. T. A. i za naszem pośrednictwem powierzył prowadzenie jej adw. pos. **D-rowi H. Liebermanowi.** N. T. A. po przeprowadzeniu rozprawy dn. 2.IV.1931 r. wydał za L. rej. 6011/29 wyrok, w którym podzielił zapatrywanie skargi kol. Kubisza, wywodząc co następuje:

„Jak to wynika z akt sprawy i czemu pozwana władza nie zaprzecza, skarżący w dn. 20.IV.1920 był mianowany ślusarzem - kandydatem i po przebyciu na tem stanowisku do 1.VI.1923 z dniem tym, po złożeniu wymaganych przez przepisy kolejowe odnośnych egzaminów, został mianowany na etatowe stanowisko pomocnika maszynisty.

Jeżeli się zatem zważy, że zgodnie ze stosowanemi w tej mierze na kolejach przepisami, dla osiągnięcia etatowego stanowiska pomocnika maszynisty wymaganem było uprzednie odbycie służby w charakterze kandydata ślusarza oraz złożenie następnych egzaminów,

że zatem pomieniona służba kandydata - ślusarza w istocie swej była analogiczna do służby praktykanta w rozumieniu ustawy o państw. służbie cywilnej, gdy ta ostatnia również wymaga przebycia w służbie przygotowawczej pewnej ilości lat, tudzież złożenia egzaminów,

że o ile chodzi o podnoszoną przez władzę nieetatowość służby kandydata - ślusarza, to idzie tu, jak słusznie podnosi skarga, jedynie o sposób wynagradzania za czas tej służby, co niczem nie zmniejsza jej charakteru, wynikającego z istoty rzeczy,

że pozatem, gdy, jak w danym wypadku, skarżący z tej służby bezpośrednio przeszedł na etatowe stanowisko, służba ta całkowicie odpowiada służbie praktykanta państwowego, przechodzącego ze służby przygotowawczej do służby stałej — to niema żadnych prawnych powodów do uznania, że służba skarżącego odbyta w charakterze ślusarza - kandydata zakończona odnośnemi egzaminami i **bezpośrednim** przyjęciem na etatowe stanowisko nie jest służbą przygotowawczą w rozumieniu powołanego ust. 6 art. 7 ustawy emerytalnej".

Na tej podstawie kol. Kubisz otrzymał zaopatrzenie emerytalne.

Sprawa jednakże posiada doniosłe znaczenie nie tylko dla kol. Kubisza, lecz i dla wszystkich tych kolegów, którym z podobnych powodów odmówiono zapatrzenia emer., jak również i dla tych, u których w przyszłości aktualną będzie sprawa zaliczenia wysługi emerytalnej za okres służby w państwie polskiem w charakterze ślusarza-kandydata.

Jednakże wbrew pozorom **zagadnienie jest skomplikowane** i wymaga stanowczo fachowej oceny prawnej.

Dlatego podając do wiadomości kolegów istotną treść wyroku N. T. A., ostrzegamy interesowanych przed wszczynaniem i prowadzeniem opartych na tej zasadzie spraw na własną rękę. Członkowie i byli członkowie Związku mogą natomiast zwracać się po informacje i po ew. pomoc prawną do referatu prawnego Centrali, który udzieli bezzwłocznie stosownej porady i wyjaśnień.

CO O TEM SĄDZIĆ?

Z jednej z parowozowni D. O. K. P. Poznań otrzymaliśmy z prośbą o ogłoszenie następujące pismo:

„D. O. K. P. w Poznaniu wydała „Załącznik do Okólnika Nr. 1/2. 3205/31. p. t. „Odręczne poprawki i nalepki". Poznań 31. Czcionkami drukarni państwowej w Poznaniu.

Poprawki i nalepki te odnoszą się do „Fahrdienstvorschriften" (F. V.) co po polsku brzmieć powinno „Przepisy ruchu".

Jeżeli poprawki te nalepi się na stronice „F. V" to książka ta, drukowana naturalnie po niemiecku, gotykiem, będzie przedstawiała pod względem wzrokowym i fonetycznym ciekawą, a nawet wesołą rozmaitość. Weźmy dla przykładu § 29 stronica 39:

„Die Meldungen sind in das Zugmeldebuch in der telegraphischen Form einzutragen (gotykiem).

(3) O ile są urządzenia do sygnalizacji dzwonowej, na pociągi te należy podać sygnały dzwonowe.

(4) Wegen der Ungültigkeit der Signale bei der Fahrt in der falschen Richtung einer zweigleisigen Bahn vgy. § 28 (5). (Gotykiem)".

Poprawek tych wzgl. nalepek, dotyczących przepisów ruchu jest 47 (16 stron druku). Załączników 10, dotyczących służby pociągowej, a prócz tego poprawki do Przepisów stawidłowych, blokowych, instrukcji dla dróżników i strażników zaporowych.

Służba parowozowa znajduje się w takich opłakanych warunkach, że nie wszyscy posiadają „F. V." (przepisy ruchu), gdyż w prywatnym handlu księgarskim one nie są i nie mogą być kolportowane, a miejsca służbowe nie mają możności maszynistów zaopatrzyć w nie z powodu... braku egzemplarzy.

Prócz tego jest też pewna ilość maszynistów w okręgach zachodnich dyrekcyj, którzy poprostu nie władają językiem niemieckim wcale lub w stopniu niedostatecznym.

Wreszcie... jeżeli więźniowie doczekali się historycznej chwili reformy regulaminu więziennego nie prosząc o to wcale, to niech nam będzie wolno korzystać z prawa pozwalającego na używanie naszego rodzimego języka w służbie, w najszerszym zakresie, niech wreszcie Pan Minister Kolei rozkaże albo zredagować służbowe przepisy ruchu ogólne dla wszystkich kolejarzy, lub, gdy to jest niemożliwe ze względu na różnicę urządzeń technicznych, niech chociaż rozkaże przetłómaczyć na urzędowy język polski „F. V." i niech te przepisy otrzyma każdy maszynista i pomocnik.

W parowozowni naszej jest 50 drużyn, a załączników przysłanych

zostało z D. O. K. P. Poznań 2 (tylko dwa) egzemplarze.

Jeden z nich zatrzymuje z reguły administracja parowozowni, a drugi... do użytku drużyn wklejono do książki rozkazów.

Pytanie: jak wykonać polecenie dyrekcji zawarte już w samym tytule załącznika, t. zn. jak nalepić nalepkę znajdującą się w jednym egzemplarzu — na 50 książek?

A na okresowej miesięcznej lekcji p. instruktor maszynowy podał do wiadomości drużyn parowozowych, że kontrolując czynności maszynistów na linji w pierwszym rzędzie będzie badał, czy nalepki są naklejone, i nieposiadających „F. V." z wklejonemi nalepkami będzie podawał do surowego ukarania".

Sądzimy, że sprawa wymaga śpiesznej i energicznej interwencji M. K.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 3.IX.31—w M. K. w sprawach ogólnych: powiększenia przychodni lekarskiej w Kutnie, umundurowania dla zastępców dyspozytorów Dyrekcji Krakowskiej, wypłaty dodatku rodzinnego na dzieci po 18 lat, uczęszczające do szkół, w sprawie osobistej kol. Solskiego — kol. **Komorowski.**

Dn. 8.IX.31 — w M. K. w sprawie wypłaty tranzlokacyjnych w par. Skarżysko—kol. kol. **Komorowski i Glejzer.**

Dn. 9.IX.31 — w M. K. w sprawach Okręgu Katowickiego, w sprawach osobistych kol. kol. Cieszewskiego i Hniszki — kol. kol. **Borkowski, Sobczak i Bartuś.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 1.IX.31. — Posiedzenie C. K. P. P. — kol. kol. **Borkowski, Siadak, Lisiewicz.**

Dn. 7.IX.31. — Zebranie Koła Białystok — kol. kol. **Borkowski, Schabowski.**

Dn. 9.IX.31. — Zebranie Koła Skierniewice — kol. **Komorowski.**

LWÓW.

Zjazd Okręgowy. Dn. 20 czerwca r. b. odbył się we Lwowie Zjazd Przewodniczących Kół okręgu Lwowskiego z następującym porządkiem dziennym: 1) Sprawozdanie z posiedzenia Zarządu Głównego w Warszawie. 2) Opracowanie wniosków na Walny Zjazd. 3) Wolne wnioski. Na Zjazd przybyli delegaci ze wszystkich Kół oprócz Przemyśla i Tarnopola.

Przewodniczył Zjazdowi kol. **Kuczkowski**; sekretarzował — kol. **Świtalski.**

Otworzył Zjazd prezes Okręgu kol. Kuczkowski, zdając obszerne sprawozdanie z posiedzenia Zarządu Głównego. Następnie omówił położenie gospodarcze kraju oraz warunki bytu pracowników kolejowych. Po przemówieniu kol. Kuczkowskiego wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos kol. kol. Znamierowski, Iwański, Wnęk, Krawczyk, Draczyński, Trill, Rauch, Schmidt, Świtalski.

W rezultacie dyskusji uchwalono rezolucję treści następującej:

„Zjazd Okręgowy ZZM. Lwów stwierdza, iż ostatnie obniżki poborów pracowniczych oraz wstrzymanie etatów i awansów krzywdzi w wysokim stopniu pracowników kolejowych, odbierając im możność egzystencji.

Zjazd domaga się, aby konsekwencje trudnych warunków gospodarczych ponosiły wszystkie warstwy społeczeństwa. Kolejarze już niejednokrotnie dawali dowody poczucia obywatelskiego, stając w obronie granic Rzeczypospolitej, narażając życie swoje, o częstokroć kładąc je w ofierze na ołtarzu ojczyzny — wobec tego domagają się równomiernego potraktowania ze wszystkiemi obywatelami.

Zjazd domaga się od Prezydjum Z. Z. M. energicznych wystąpień u czynników miarodajnych celem przywrócenia dokonanych obniżek oraz zagwarantowania naszych praw".

Po załatwieniu szeregu wniosków natury organizacyjnej Zjazd zakończono.

KRAKÓW.

Zebranie Koła. Dn. 8 maja r. b. odbyło się zebranie członków Koła miejscowego Z. Z. M. w Krakowie. W zebraniu uczestniczyli prezes Okręgu kol. **Spyt** i wiceprezes Okręgu — kol. **Szymonek.**

Zebranie zagaił przewodniczący Koła, kol. **Kotlarski**, który omówił sprawę turnusów. Do drugiego punktu porządku obrad t. j. sprawy obniżki poborów o 15 proc. zabrał głos kol. Spyt, który szeroko omówił i przedstawił zebranym krzywdzące zarządzenia. Następnie zabrał głos kol. Mastek, b. poseł, który omówił sytuację gospodarczą kraju.

Po dyskusji jaka się nad temi sprawami wywiązała, zebrani uchwalili rezolucję treści następującej:

„Zebrani członkowie Koła Z.Z.M. w Krakowie protestują przeciwko wydanym ostatnio zarządzeniom ograniczającym prawa kolejarzy, konstatując, że zarządzenia te krzywdzą najdotkliwiej drużyny parowozowe. Wobec tego zebrani apelują do Zarządu Głównego Związku, aby zapobiegał u czynników miarodajnych o zniesienie tych zarządzeń. Ze swej strony zebrani przyrzekają solidarne poparcie wystąpień Centrali. Zarządowi Głównemu wyrażają zebrani podziękowanie i uznanie za pracę dla dobra członków".

OSTRÓW.

Wybór Zarządu. Dn. 15 czerwca r. b. na Walnem Zebraniu dokonano wyborów do Zarządu: Przewodniczący — kol. **Wojakowski Adolf**, zast. przew. — kol. **Owczarek** Władysław, sekretarz — kol. **Starczewski** Józef, skarbnik — kol. **Olejniczak** Stefan, Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Kozber** Stefan, **Bartoszewski** Józef, **Wrona** Stanisław. W zebraniu uczestniczył przewodniczący Okręgu — kol. **Sporny.**

RADZIWIŁŁÓW.

Wybór Zarządu. Dn. 11 maja r. b. na Walnem Zebraniu Koła dokonano wyborów do nowego Zarządu, w skład którego weszli jako przewodniczący — kol. **Rauch** Leopold, zast. przew. — kol. **Podwapiński** Artur, sekretarz — kol. **Kaganowicz** Ludwik, skarbnik — kol. **Kirzeński** Józef. Komisja Rewizyjna: kol. kol.: **Marusin** Jan, **Hernik** Kazimierz i **Bowalas** Aleksander.

WĄGROWIEC.

Wybór Zarządu. Dn. 7 czerwca r. b. dokonano wyborów do nowego Zarządu Koła. Na przewodniczącego wybrano kol. **Berę** Wojciecha, na sekretarza — kol. **Chełminiaka** Edwarda, na skarbnika — kol. **Kempińskiego** Juljana. W skład Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol. **Kubiak** Jan, **Dobrzelewski**, **Skrzypczak.**

LESZNO.

Dn. 5 maja r. b. Koło Miejscowe Z. Z. M. w Lesznie urządziło wieczór pożegnalny z okazji przejścia w stan spoczynku kolegi Förstera oraz przeniesienia p. inż. Stryskiego.

W uroczystości wzięli udział Naczelnik Oddz. Mech. inż. Fijałkiewicz, emer. Naczelnik parowozowni p. Schneider, kontroler masz. p. Bąk i liczne grono kolegów.

Uroczystość zagaił przewodniczący Koła kol. Marcinkowski. W przemówieniu swem podkreślił zasługi kol. Förstera, położone dla kolejnictwa polskiego jako instruktora masz. oraz zasługi na terenie organizacyjnym jako gorliwego członka Z. Z. M., kończąc wręczył kol. Försterowi pamiątkowy upominek.

Następnie przemawiali p. inż. Fijałkiewicz, p. Naczelnik Schneider, p. Bąk, wreszcie kol. Förster, dziękując za miłe chwile pożegnania.

Raz jeszcze zabrał głos kol. Marcinkowski z prawdziwym i szczerym żalem żegnając p. inż. Stryskiego, który choć krótki czas stał na czele parowozowni, potrafił zjednać sobie wszystkich bez wyjątku przez swój szlachetny charakter oraz bezstronność. P. inż. Stryski odpowiedział w serdecznych słowach, iż praca jego w parowozowni Leszno pozostawiła mu jaknajlepsze wspomnienia.

Uroczystość zakończyła zabawa taneczna.

KOŁOMYJA.

Zebranie Koła. Dn. 13 czerwca r. b. odbyło się roczne sprawozdawcze zebranie Koła, na którem po sprawozdaniu Zarządu i Komisji Rewizyjnej wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: Przewodniczący— kol. **Hargesheimer** Seweryn, zast. przew. — kol. **Zborowski** Adam, sekretarz — kol. **Trzciński** Fr., skarbnik — kol. **Scholl** Henryk. Komisja Rewizyjna kol. kol. **Buczyński**, **Szpecht.**

MYSŁOWICE

Wybór Zarządu. Dn. 1 lipca r. b. na zebraniu Koła ukonstytuował się nowy Zarząd w następującym składzie. Przewodniczący kol. **Wocka** Emanuel, zast. przew. kol. **Igła** Paweł, sekretarz — kol. **Mzyk** Paweł, skarbnik — kol. **Synowiec** Franc. Komisja **Rewizyjna** — kol. kol. **Pszczek** Teodor, **Jochymczyk** Józef, **Dombek** Brunon.

ROZWADÓW.

Wybór Zarządu. Dn. 13 lipca r. b. na zebraniu Koła dokonano wyborów do nowego Zarządu. Przewodniczący — kol. **Szyngiera** Antoni, sekretarz—kol. **Rybak** Adam, skarbnik — kol. **Krawczyk** Józef. Komisja Rewizyjna kol. kol **Kozłowski** Józef. **Sajdek** Franciszek.

WYPŁATY Z KASY GŁÓWNEJ ZZM.

W MIESIĄCU LIPCU I SIERPNIU 1931

ODPRAWY EMERYTALNE

Okręg Warszawski. W-wa Główna — Karkoszyński B. 800 zł., Bielecki E. 850 zł., Prawdzik J. 331,19 zł. W-wa Wschod. Gołaj J. 140 zł., Jaworski H. 886 zł., Warszawa-Praga — Pawlak J. 1.000 zł., W-wa Gdańska — Trzciński H. 1.000 zł., Piotrków — Winnicki W 750 zł., Kempski St. 960 zł., Kowalewski T. 970 zł., Kudelski M. 600 zł., Nowakowski W. 878 zł., Gajkiewicz J. 994 zł., Częstochowa — Eski W. 850 zł, Kutno — Nowiński St. 900 zł., Bielawski 100 zł., Iwanowski L. 794 zł., Domański L. 694 zł.

Okręg Radomski. Lublin — Szymański M. 200 zł., Biarcki St. 1.000 zł., Kucharski St. 50 zł., Stephan A. 1.000 zł., Dyszyński L. 600 zł., Strzemieszyce — Kwiecień St 346 zł., Gadomski J. 994 zł., Skarżysko — Szczepański E. 988 zł., Kowel — Wierzchowski F. 663 zł., Oleksa G. 1.000 zł, Porzeczkowski 150 zł., Zdołbunów — Boguszewski St. 994 zł.

Okręg Wileński. Wilno — Zdanowicz-Krukowski W. 1.000 zł, Wołkowysk — Chomicz P. 988 zł., Bohdanowicz S. 988 zł., Szwojnicki St. 988 zł., Białystok — Piekutowski E. 988 zł., Baranowicze — Bohdanowicz J. 982 zł.

Okręg Poznański. Poznań — Nader St. 994 zł., Adamski Fr. 1.000 zł.

Okręg Gdański. Bydgoszcz — Korn St. 1.000 zł., Geise K. 1.000 zł., Toruń — Maśny J. 994 zł., Chojnice — Nowicki B. 994 zł., Iłowo — Klimek Fr. 994 zł.

Okręg Katowicki. Ligota — Michalak T. 970 zł., Zory — Dutkiewicz P. 1.000 zł.

Okręg Krakowski. Kraków-Płaszów — Małasiński R. 976 zł., Dziedzice — Kamiński G. 994 zł., Gołek J. 994 zł.

Okręg Lwowski. Lwów — Scheer G. 994 zł., Czup G. 988 zł. Stryj — Wolański J. 1.000 zł., Przemyśl — Hanus L. 988 zł., Tarnopol — Ślusarz Wł. 1.000 zł.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Gurowicz St. 1.000 zł., Czortków — Hamerla Fr. 988 zł., Pindus M. 994 zł., Bogusiewicz P. 994 zł., Chodorów — Zawiesza J. 1.000 ł.

ZAPOMOGI POŚMIERTNE.

Przemyśl — Gutt 650 zł., Stanisławów — Maresz 650 zł.

ZAPOMOGI CHOROBOWE.

Okręg Warszawski. W-wa Główna — Przyłuski W. 26 zł., Warszawa Wschodnia Grodzki M. 78 zł., Drogomirecki L. 38 zł., Warszawa-Praga — Kołak St. 102 zł., Sienkiewicz E. 66 zł., Warszawa-Gdańska — Mencel Z. 114 zł., Pajnowski Fr. 50 zł., Stefański E. 14 zł., Borowik St. 76 zł., Piotrków — Nowakowski W. 62 zł., Świątkowski R. 10 zł., Panasiuk K. 54 zł., Nawrocki J. 108 zł., Syk Fr. 156 zł., Sosnowiec — Motyl A. 42 zł., Częstochowa — Romanowski J. 94 zł., Łódź-Kaliska — Płuciński W. 150 zł., Kutno — Smoliński W. 118 zł., Pniewski L. 74 zł., Kamelski Z. 34 zł., Łódź-Fabryczna — Tereba St. 120 zł.

Okręg Radomski. Lublin — Długołęcki L. 22 zł., Boguszewski H. 116 zł., Masierowski K. 124 zł., Siądecki W. 16 zł., Strzemieszyce — Macierzewski E. 36 zł., Kowel — Abramowicz J. 184 zł., Brzeziński A. 18 zł., Chełm — Krygier Wojnowski H. 72 zł., Dęblin — Dyjakowski A. 90 zł., Włodzimierz — Gruszczyński E. 26 zł.

Okręg Wileński. Wilno — Tichończyk P. 66 zł., Kalinowski H. 106 zł., Grzyb J. 116 zł., Brześć n. B. — Daniluk W. 180 zł., Grodno — Dzierzyc D. 30 zł.

Okręg Poznański. Poznań — Hepner L. 64 zł., Gniezno — Rozpłochowski P. 74 zł., Leszno — Gniazdowski S. 80 zł., Zbąszyń—Zwoliński W. 82 zł.

Okręg Gdański. Tczew — Hagen 182 zł., Bonk 184 zł., Bydgoszcz — Szulc M. 58 zł., Kiersztyn Br. 84 zł., Toruń — Maśny J. 184 zł., Jagielski Fr. 108 zł., Grudziądz — Kreis Fr. 28 zł., Kowalewski A. 88 zł., Kościerzyna — Durlik R. 64 zł., Kartuzy — Potulny Fr. 178 zł., Gosieniecki C. 182 zł.

Okręg Katowicki. Katowice — Poloczek L. 184 zł., Szafranek R. 134 zł., Dworaczek W. 12 zł, Porwolik J. 92 zł., Rybnik — Jambor J. 82 zł. Wodzisław — Rzeszowski H. 52 zł., Ligota — Wallusz P. 184 zł., Maciejkowice — Szostek J. 58 zł., Rekus J. 56 zł

Okręg Krakowski. Kraków-Płaszów — Dobrzański W. 38 zł., Tomasik B. 96 zł., Gnojek M. 184 zł., Michałek A. 6 zł., Nowy Sącz — Wieczorek P. 10 zł., Tyczyński J. 34 zł., Dziedzice — Urbański W. 10 zł., Lewiński A. 8 zł., Szczakowa — Borek R. 94 zł., Tarnów — Urbański B. 60 zł.

Okręg Lwowski. Lwów — Hadaczek J. 64 zł., Kuźma M. 84 zł., Dohnalek E. 96 zł., Stryj — Wańczycki M. 130 zł., Przemyśl — Madej F. 184 zł., Hartfelder R. 126 zł., Sambor — Piekarski W. 24 zł, Tarnopol — Ślósarz W. 38 zł., Rawa Ruska — Maliczenko N. 42 zł.

Okręg Stanisławowski. Czortków — Makar P. 124 zł., Czajkowski Fr. 184 zł.

OBRONY PRAWNE.

Okręg Warszawski. Piotrków — Niepsuj W. 350 zł., Skierniewice — Rejmer J. 200 zł., Łódź-Kaliska — Ciesielski J. 350 zł.

Okręg Radomski. Skarżysko — Malczewski W. 350 zł., Zdołbunów — Górecki E. 200 zł., Sarny — Kotwica J. 500 zł., Dęblin — Chmolewski W. 75 zł., Kiwerce — Nowak Z. 200 zł., Lublin — Górny F. 37,50 zł., Nowikowski J. 75 zł.

Okręg Wileński. Wołkowysk — Jodko J. 300 zł., Baranowicze — Batura P. 200 zł.

Okręg Poznański. Leszno — Kaczmarek 75 zł.

Okręg Gdański. Toruń — Krauze 175 zł., Jazdowski 175 zł.

Okręg Katowicki. Chebzie — Ekert J. 300 zł.

Okręg Krakowski. Rzeszów — Kubisty 413,25 zł., Kraków-Płaszów — Szymonek 1.350 zł.

Okręg Lwowski. Lwów — Pulda A. 500 zł., Przemyśl — Hnatyk W. 300 zł., Zagórz—Pomykała 48.50 zł.

Okręg Stanisławowski. Czortków — Wasylina 57,40 zł

ZAPOMOGI SUSPENDACYJNE.

Okręg Warszawski. Warszawa Praga — Rydzewski A. 183 zł., Łódź-Kaliska — Nastaziak Dyonizy 276 zł.

Okręg Radomski. Lublin — Górny F. 183 zł.

Okręg Gdański. Gdynia — Stieler J. 171 zł., Bydgoszcz — Lewandowski 183 zł., Kartuzy — Sulewski 90 zł., Toruń — Lamparski 180 zł.

Okręg Krakowski. Rzeszów — Gregorek 183 zł.

Zestawienie ogólne

Odprawy emerytalne	49.272,19 zł.
Zapomogi pośmiertne	1.300.— zł.
Zapomogi chorobowe	6.918.— zł.
Obrony prawne	6.236.65 zł.
Zapomogi suspendacyjne	1.449.— zł.
razem	65.175.84 zł.

W związku z budową domu we Lwowie wydatkowano w powyższym okresie 1.500 zł.

ROSZCZENIA WOBEC B. DROGI FABRYCZNO-ŁÓDZKIEJ

Z mocy ustawy z dn. 18 marca 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 39/31 poz. 313) odbywa się obecnie likwidacja i skup na rzecz Państwa prywatnej kolei Fabryczno - łódzkiej.

Skarb Państwa przyjął na siebie odpowiedzialność za wszelkie należycie zgłoszone i nieprzedawnione zobowiązania „Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno - Łódzkiej" powstałe z tytułu eksploatacji rzeczonej kolei we własnym zarządzie, który trwał do dnia 1 sierpnia 1914. Do takich zobowiązań należą również pretensje b. pracowników tej kolei o należne, a niewypłacone zarobki oraz pretensje do sum pozostałych na rachunku pracownika w Kasie Emerytalnej.

Ostateczny termin zgłaszania pretensji upływa z dniem 26 października 1931 r. Pretensje po tym terminie zgłoszone nie będą uwzględnione.

Interesowani winni zatem przed upływem wskazanego wyżej terminu złożyć w Ministerstwie Komunikacji wzgl. przesłać pocztą pod adresem tegoż Ministerstwa podania poparte odpowiedniemi dokumentami.

W razie odrzucenia pretensji przez M. K. interesowanemu służy prawo wytoczenia powództwa przeciw Skarbowi Państwa w terminie miesięcznym od daty doręczenia odmownej decyzji w Sądzie Okręgowym w Warszawie.

Po bliższe informacje prosimy zwracać się do referatu prawnego Centrali.

FUNDUSZ SIEROT PO MASZYNISTACH KOLEJOW.

Maszyniści i pomocnicy maszynistów parowozowni Warsz.-Wileńska przekazali na fundusz sierot po maszynistach kolejowych zł. 45 pozostałe ze składki na kupno wieńca dla ś. p. kol. Gołaja Jana.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł 400.—. ½ strony — zł. 250.—, ⅓ strony — zł 180.—. ¼ strony zł. 150.—. ⅙ strony — zł 85.—. 1/16 strony — zł. 45.—.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. Wacław Siadak.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.